

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE  
PROGRAMME 751  
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2023

STRUCTURES ET  
DISPOSITIFS DE SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE



PROGRAMME 751  
**Structures et dispositifs de sécurité routière**

---

MINISTRE CONCERNÉ : GERALD DARMANIN, MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ET DES OUTRE-MER

## Présentation stratégique du projet annuel de performances

Florence GUILLAUME

*Déléguée à la sécurité routière*

Responsable du programme n° 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière afin de réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes en France.

**1) Le programme porte l'action et les moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du système de contrôle automatisé, à l'exception des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs mobiles et des moyens humains de l'État alloués au traitement automatisé des infractions.**

La vitesse excessive ou inadaptée constituant la première cause d'accident, la politique de déploiement des radars automatiques, décidée en 2002, a contribué à près des trois quarts de la baisse de la mortalité constatée entre novembre 2003 et décembre 2010. Entre 2010 et 2019, la mortalité routière en France métropolitaine a diminué de 18,7 % au total pour s'établir à 3 244 personnes tuées. La baisse est plus marquée chez les automobilistes (-23,4 %), qui représentent la moitié de la mortalité routière et pour lesquels le contrôle automatisé est le plus adapté.

Dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19, ayant donné lieu notamment à des mesures exceptionnelles en France métropolitaine comme en outre-mer, les indicateurs de l'accidentalité routière présentaient une baisse historique sur l'année 2020. Avec 703 décès de moins qu'en 2019, la mortalité routière en métropole s'établissait à 2 541 tués, un résultat inférieur à celui enregistré en 1925 alors qu'on comptait 50 fois moins de véhicules à cette époque. En 2021, dont le premier semestre a également été marqué par des restrictions de déplacement, la mortalité s'établit à 2 944 individus tués en France métropolitaine. Si ce chiffre augmente par rapport à 2020, cela représente une baisse de 9,2 % par rapport à 2019, année de référence avant pandémie. Parmi les usagers directement impactés par le contrôle automatisé, la mortalité automobiliste diminue de 12,8 % entre 2019 et 2021, celle des deux-roues motorisés diminue de 10,8 %.

Le programme est financé par une partie des recettes des amendes perçues par la voie du système de contrôle automatisé et versée à la première section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

Au niveau national, concourent à la mise en œuvre du programme :

- la délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) et son Centre national de traitement (CNT), lieu de production des avis de contravention ;
- le Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR), qui procède à la vérification de l'identification des véhicules et constate l'infraction ;
- le Centre d'encaissement des amendes (CEA) et la Trésorerie du contrôle automatisé (TCA) de la direction générale des finances publiques.

Enfin, au niveau départemental, les préfetures, en liaison avec les directions départementales interministérielles, indiquent à la DSR les lieux susceptibles de devoir être équipés de dispositifs de contrôle automatisé. Elles indiquent également les itinéraires à sécuriser via la création de zones de contrôle de la vitesse, toujours signalées par un panneau, au sein desquelles des radars sont susceptibles d'être ou non présents. Elles organisent l'expression de besoin concernant les radars déplaçables, ainsi que les radars mobiles à compter de l'externalisation de leur conduite. Ces services déconcentrés sont également les interlocuteurs de la DSR pour le déploiement et l'entretien des équipements.

La hausse de la mortalité constatée en 2014 et 2015 a conduit le Premier ministre à convoquer un comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Ce dernier a décidé, le 2 octobre 2015, d'un plan d'actions ambitieux de

22 mesures fortes comprenant notamment une refonte majeure de la stratégie radar. Cette nouvelle stratégie a pour objectif d'augmenter le nombre de zones sécurisées par des dispositifs de contrôle automatisé, en installant notamment des radars « leurres », mais également en augmentant le nombre de radars autonomes déplaçables et en augmentant l'utilisation des radars embarqués dans des véhicules banalisés en confiant leur conduite à des prestataires.

Dans ce cadre rénové, le parc de radars automatiques se rapprochera du seuil maximum de 4 700 équipements fin 2023.

Le parc de radars autonomes sera porté à 600 équipements fin 2023.

Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars, est atteint dans 8 régions en 2022. Il est prévu, selon les priorités opérationnelles, d'entamer le déploiement dans tout ou partie des 4 régions restantes en métropole (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France, Occitanie) en 2023.

Parallèlement, une modernisation du parc des radars discriminants sera également poursuivie en 2023, avec l'installation de la fonctionnalité permettant les contrôles « double face », c'est-à-dire la prise de photo à l'avant et à l'arrière des véhicules en infraction.

Le déploiement des radars tourelle se concentre désormais sur de nouveaux emplacements en configuration leurre. Le nouveau radar urbain remplacera des radars feux rouges, des radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés, pour couvrir ensuite de nouveaux emplacements. Ce dispositif urbain se compose comme pour le radar tourelle d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (le radar). Selon les cas, la tourelle peut comprendre ou non un matériel de contrôle qui mesure le respect de la signalisation tricolore ou la vitesse de circulation.

Le nouveau radar urbain, dont l'expérimentation continue en 2022, devrait commencer à être généralisé fin 2022, et s'étendre en 2023, en fonction des décisions opérationnelles.

L'ANTAI poursuivra en 2023 la modernisation et la sécurisation de la chaîne de traitement des infractions et son adaptation à de nouvelles natures d'infraction ou à de nouveaux équipements afin de lui permettre de répondre de manière efficace et réactive aux nouveaux besoins de l'État et des collectivités publiques, tout en restant pleinement mobilisée face à la persistance de la crise sanitaire.

A ce titre, après la mise en place de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD) sur l'usage illicite de stupéfiants, l'occupation illicite des parties communes des immeubles d'habitation et l'installation illicite sur le terrain d'autrui (encore en phase d'expérimentation sur certains ressorts), l'agence poursuivra le chantier de la forfaitisation des délits afin de répondre à la demande gouvernementale de généralisation des AFD à l'ensemble des délits sanctionnés par des peines inférieures à un an d'emprisonnement, sous réserve de la version définitive du texte (LOPMI) et de son adoption par le Parlement.

L'Agence poursuivra également le développement et l'exploitation des traitements nécessaires au contrôle automatisé des ZFE-m (zones à faibles émissions mobilité), et potentiellement aux autres contrôles automatisés prévus par la LOM (contrôle des voies réservées, pesage en marche, contrôle sonore), dispositifs pour lesquels le ministère chargé des transports est chef de file.

Parallèlement, l'innovation sera au cœur de l'enrichissement de l'offre de services fournie par l'ANTAI et favorisera la politique de dématérialisation et de simplification des services rendus à l'utilisateur en améliorant les interfaces et plus généralement, l'utilisation des applicatifs afin d'en augmenter la valeur d'usage.

La trajectoire stratégique poursuivie à moyen terme dans le cadre des marchés de prestation (programme CNT5) s'articule autour de quatre axes de modernisation, d'innovation et d'efficacité :

- La poursuite de la sécurisation et la modernisation de la chaîne de traitement pour permettre l'évolution réactive des fonctionnalités et la réduction des anomalies ;
- L'enrichissement de l'offre de services afin d'améliorer les fonctionnalités existantes et d'accompagner les pouvoirs publics dans la mise en œuvre des politiques publiques, tels que l'intégration dans la chaîne de

nouveaux délits et contraventions, l'industrialisation d'IA Flash, l'exploitation des outils de lutte contre la fraude et les traitements multi-infractions ;

- La mise en conformité des méthodes de traitement aux évolutions réglementaires résultants du règlement général sur la protection des données (RGPD) et de la loi Informatique et Libertés ainsi que de la loi de programmation de la justice.
- L'approfondissement de la transformation de la relation usagers et utilisateurs, à travers le développement de la dématérialisation. En 2021, plus de 2,5 millions d'avis de contravention (ACO) ont été envoyés par courriel, soit une progression de 47 % par rapport à 2020 (1,7 million d'envois), liée au contexte sanitaire. 76,5 % des paiements et près de 62,3 % des désignations/contestations sont réalisées en ligne.

En outre, une directive permet la poursuite transfrontalière des conducteurs ressortissants de l'Union européenne en infraction sur le territoire français. Dans ce cadre, une procédure d'échange d'informations automatisé est opérationnelle avec 19 pays de l'Union européenne (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Italie, Pologne, Roumanie, Autriche, Hongrie, Slovaquie, République tchèque, Portugal, Estonie, Lettonie, Lituanie, Irlande, Suède et Danemark). Ces échanges permettent d'identifier les auteurs d'infractions routières commises au volant de véhicules immatriculés dans les pays connectés et d'assurer ainsi l'égalité de traitement entre les contrevenants français et étrangers. Ce dispositif a vocation à être étendu à l'ensemble des pays de l'Union. La France a également un accord bilatéral avec la Suisse depuis 2009.

## **2) Par ailleurs, le programme 751 porte le système du permis de conduire à points qui constitue un instrument privilégié du dispositif de prévention et de lutte contre l'insécurité routière, car il induit une évolution des comportements au volant de nos concitoyens.**

Le système de retrait et de reconstitution de points, proportionnel à la gravité des infractions commises, permet aux conducteurs contrevenants de mesurer les conséquences de leurs comportements et des risques qu'ils prennent au volant. L'intérêt pédagogique de ce dispositif reste conditionné à la pertinence des informations effectivement délivrées aux conducteurs poursuivis. À ce titre, le code de la route (articles R 223-3 et s.) prévoit l'envoi de différents types de courriers destinés à assurer la meilleure information possible de chaque titulaire du permis de conduire quant au nombre de points affectés à son dossier.

Les crédits du programme 751 ont permis de financer plusieurs téléservices au profit de l'utilisateur dans la continuité de l'amélioration des téléprocédures de demande de permis de conduire ouvertes en 2018 dans le cadre du plan préfectures nouvelle génération (PPNG). Ainsi, une opération de refonte des courriers de retrait ou de restitution de points a été engagée par la DSR. Cette action, inscrite au comité interministériel de la sécurité routière (CISR) d'octobre 2015, vise non seulement à simplifier l'information délivrée à l'utilisateur mais également à utiliser le volume annuel des courriers comme un levier pour faire changer le comportement des conducteurs. A ce titre, des messages ciblés sur la typologie d'infraction qu'ils ont commise vont être intégrés à terme. Par ailleurs, un nouveau téléservice permet depuis janvier 2022 à l'utilisateur d'adresser un recours gracieux de façon dématérialisée.

Ces crédits ont également permis de faire évoluer l'application « Télépoints », permettant aux conducteurs qui en font la demande d'obtenir par voie électronique leur solde de points, afin d'en améliorer l'ergonomie et l'accessibilité. Cette évolution permet à l'utilisateur d'accéder au relevé d'information simplifié de sa situation, qui est sécurisé par un Code. L'application « Télépoints » fera à nouveau l'objet d'évolutions en 2023 afin d'améliorer encore la qualité des informations communiquées aux usagers sur leurs infractions et leur compte de points.

Les crédits du programme permettront, essentiellement en 2022 et 2023, de poursuivre la modernisation du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire (SI ERPC) engagée en 2020. Ce projet, approuvé par la Direction du numérique de l'État en 2019, repose sur un marché public dédié et vise à répondre au développement rapide des usages numériques, au risque d'obsolescence des différentes applications (SNPC, PGA, SPD, RESPER, AURIGE, APEP, RAFAEL, ICER, etc) et à la raréfaction des compétences disponibles pour le maintien en conditions opérationnelles de technologies vieillissantes. L'aboutissement de ce programme est indispensable pour disposer d'un système à l'état de l'art, plus évolutif et apte à répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière.

Enfin, et dans l'attente de l'achèvement de la refonte du SI ERPC, ils permettront également de financer les dépenses de maintenance courante et évolutive du système national du permis de conduire (SNPC).

## RÉCAPITULATION DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS DE PERFORMANCE

---

### **OBJECTIF 1 : Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion**

INDICATEUR 1.1 : Évolution des vitesses moyennes

INDICATEUR 1.2 : Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention

INDICATEUR 1.3 : Disponibilité des radars

## Objectifs et indicateurs de performance

### ÉVOLUTION DE LA MAQUETTE DE PERFORMANCE

La maquette de performance du programme 751 comporte une évolution au PLF 2023. L'objectif 2 « Assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de points » et l'indicateur 2.1 « Nombre total de lettres de restitution et de retrait de points » sont supprimés. Les données relatives à cet indicateur figurent dans la partie « justification au premier euro ».

**OBJECTIF**

1 – Assurer l'efficacité du système de contrôle automatisé, en termes de respect des règles du code de la route et en termes de gestion

**INDICATEUR****1.1 – Évolution des vitesses moyennes**

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Évolution des vitesses moyennes	km/h	78,9	79,9	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

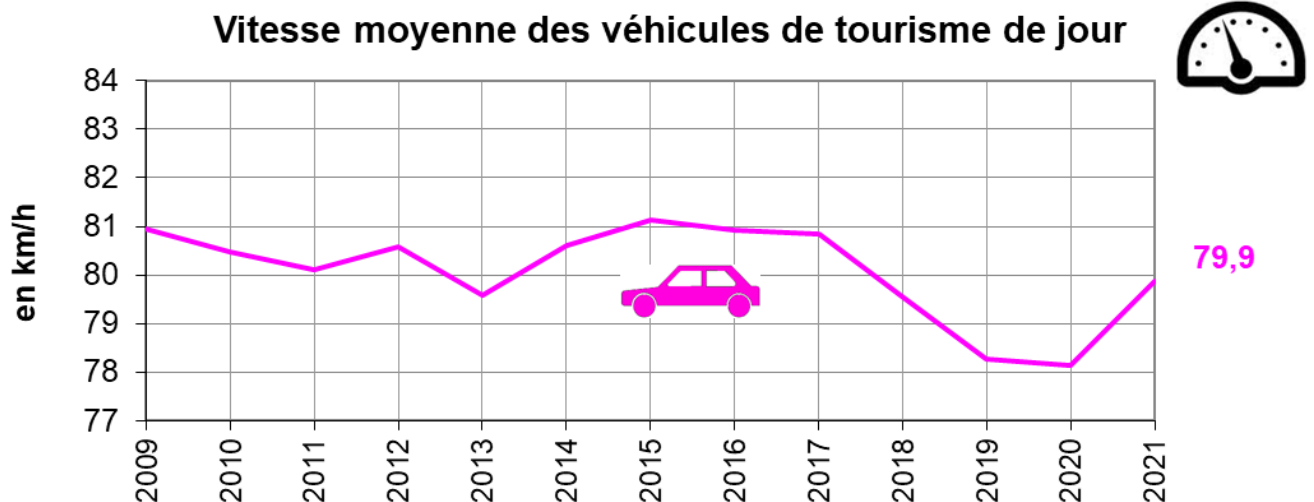
**Précisions méthodologiques**

Source des données : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Mode de calcul : l'ONISR fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de 135 points situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines). Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé. Depuis 2020, un nouveau prestataire privé applique une nouvelle méthode de mesures des vitesses : le recueil des vitesses est automatisé et enregistré par des appareils de mesure qui restent posés une semaine au moins en bord de voie, ce qui permet d'obtenir des données beaucoup plus représentatives.

**JUSTIFICATION DES CIBLES**

Les cibles tiennent compte de l'effet sur les comportements des usagers de la route du déploiement des radars mobiles de nouvelle génération.



L'évolution de l'indicateur depuis 2009 est la suivante :

En 2021, on observe une hausse générale des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme de jour sur presque tous les réseaux. Cette hausse est notamment visible sur les réseaux à 2\*2 voies, 2\*3 voies et sur les autoroutes de liaison (+1,4 km/h) dont les recueils ont été perturbés en raison de la pandémie en 2020. Sur les routes



bidirectionnelles hors agglomération, la vitesse moyenne pratiquée s'élève à 80,6 km/h soit une hausse de +2,6 km/h par rapport à 2020.

Sur les réseaux en agglomération la hausse est plus mesurée : +0,8 km/h pour les routes en traversées de petites agglomérations, et +0,5 km/h pour les entrées et sorties d'agglomérations moyenne.

Le seul réseau connaissant une baisse de la moyenne des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme de jour est celui des artères en centre-ville d'agglomération moyennes, passant de 42,4 km/h à 41,0 km/h (-1,4 km/h).

Les taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée sont très élevés sur les axes urbains (49 % en traversée de petites agglomérations et 54 % en entrée-sortie d'agglomérations moyennes). Il est de 37 % sur les routes bidirectionnelles hors agglomération.

Le bilan sur les 7 premiers mois 2022 présente une augmentation de la mortalité routière par rapport à 2019. Le nombre de morts sur les routes au 2<sup>e</sup> semestre 2019 ayant été particulièrement bas, il faut s'attendre à ce que le nombre de tués en 2022 soit plus élevé qu'en 2019. Par ailleurs, près de la moitié des départements a décidé de relever la vitesse maximale autorisée à 90 km/h sur tout ou partie de leur réseau. Le bilan 2021 a permis d'identifier une augmentation des vitesses moyennes et une différence de tendance de la mortalité routière entre les départements restés à 80 km/h et ceux avec une vitesse maximale autorisée à 90 km/h. Avec un retour à la normale des déplacements, il faut donc s'attendre à ce que les vitesses moyennes en 2022 soient plus élevées qu'en 2019.

## INDICATEUR

### 1.2 – Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	75,6	73,4	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	71,7	69,8	70	75	75	75

#### Précisions méthodologiques

Source des données : Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

#### Mode de calcul :

Indicateur 1.2.1. « Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant des véhicules reconnus avec une plaque d'immatriculation française, auquel s'ajoute une estimation des plaques françaises parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque française et estimés avec une plaque française parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé dans l'un des États avec lesquels la France a des échanges d'informations (pays partenaires).
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant un véhicule immatriculé dans l'un des pays partenaires, auquel s'ajoute une estimation des plaques étrangères de pays partenaires parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec

recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque étrangère de pays partenaire et estimés avec une plaque étrangère de pays partenaire parmi les plaques non reconnues.

## JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2021, l'activité du centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une hausse par rapport à l'année précédente. L'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- +18,7 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (22,1 millions en 2021) par rapport à 2020 ;
- +14,0 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (14,7 millions en 2021) par rapport à 2020.

Le ratio ACO/DIF vitesse pour les immatriculations françaises s'élève à 73,4 % en 2021 légèrement inférieur à l'objectif initial du COP de 75 % et en baisse de 2,2 points par rapport à 2020 (75,6 %)

Il s'inscrit en légère baisse par rapport à 2020 (-2,2 points) principalement en raison de lenteurs de l'interface de constatation des infractions : l'allongement des délais de traitement au second semestre a entraîné un report au début 2022 des envois d'ACO initiaux correspondant aux infractions relevées au dernier trimestre 2021. Les problèmes de lenteurs ont été résolus fin décembre 2021, il n'y a donc plus de retard de traitement en 2022. Toutefois, ce ratio reste tout de même très supérieur à celui de 2019 (+8,3 points) grâce à la poursuite de la réhabilitation des radars dégradés en marge des mouvements sociaux et à la modernisation du parc des radars.

## INDICATEUR

### 1.3 – Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2020	2021	2022 (Cible PAP 2022)	2023 (Cible)	2024 (Cible)	2025 (Cible)
Taux de disponibilité des radars	%	82,12	86,93	93	93	93	93

#### Précisions méthodologiques

Il s'agit du ratio moyen annuel entre le nombre d'équipements de terrain en état de fonctionnement et le nombre d'équipements de terrain mis en service. Ce ratio est calculé tous les jours de l'année et fait l'objet d'une moyenne arithmétique. L'objectif est de maintenir ce taux de disponibilité à 93 %, eu égard à la nécessité d'obtenir un juste équilibre entre le taux de disponibilité et les coûts de maintenance pour atteindre ce résultat.

## JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2018 et 2019, le taux moyen de disponibilité des radars a été inférieur à la prévision initiale de 93 % en raison d'une vague de vandalisme sans précédent. Depuis, les réparations opérées et le renouvellement des radars laissent augurer un retour à la cible nominale de 93 % à moyen terme. Certaines dégradations lourdes n'ont pu être réparées et certains matériels ne peuvent plus être remplacés, compte tenu des conditions géographiques des routes concernées.

Pour 2023 et les années suivantes, la cible de disponibilité des radars reste fixée à 93 %.

## Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme n° 751 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

## Présentation des crédits et des dépenses fiscales

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

## AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
01 – Dispositifs de contrôle	133 925 680 153 651 683	57 800 000 46 300 000	0 0	0 0	191 725 680 199 951 683	0 0
02 – Centre national de traitement	74 811 893 74 811 893	0 15 000 000	0 0	15 000 000 0	89 811 893 89 811 893	0 0
03 – Soutien au programme	16 662 427 6 086 424	0 0	250 000 0	0 0	16 912 427 6 086 424	0 0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	29 250 000 30 650 000	12 250 000 13 450 000	0 0	0 0	41 500 000 44 100 000	0 0
<b>Totaux</b>	<b>254 650 000 265 200 000</b>	<b>70 050 000 74 750 000</b>	<b>250 000 0</b>	<b>15 000 000 0</b>	<b>339 950 000 339 950 000</b>	<b>0 0</b>

## CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action LFI 2022 PLF 2023	Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Titre 5 Dépenses d'investissement	Titre 6 Dépenses d'intervention	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	FdC et AdP attendus
01 – Dispositifs de contrôle	133 925 680 153 651 683	57 800 000 46 300 000	0 0	0 0	191 725 680 199 951 683	0 0
02 – Centre national de traitement	74 811 893 74 811 893	0 15 000 000	0 0	15 000 000 0	89 811 893 89 811 893	0 0
03 – Soutien au programme	16 662 427 6 086 424	0 0	250 000 0	0 0	16 912 427 6 086 424	0 0
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	29 250 000 30 650 000	12 250 000 13 450 000	0 0	0 0	41 500 000 44 100 000	0 0
<b>Totaux</b>	<b>254 650 000 265 200 000</b>	<b>70 050 000 74 750 000</b>	<b>250 000 0</b>	<b>15 000 000 0</b>	<b>339 950 000 339 950 000</b>	<b>0 0</b>

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025			
3 - Dépenses de fonctionnement	254 650 000 265 200 000 265 200 000 265 200 000		254 650 000 265 200 000 265 200 000 265 200 000	
5 - Dépenses d'investissement	70 050 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000		70 050 000 74 750 000 74 750 000 74 750 000	
6 - Dépenses d'intervention	250 000		250 000	
7 - Dépenses d'opérations financières	15 000 000		15 000 000	
<b>Totaux</b>	<b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b>		<b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b>	

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
	LFI 2022 PLF 2023			
3 – Dépenses de fonctionnement	254 650 000 265 200 000		254 650 000 265 200 000	
31 – Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	179 838 107 190 388 107		179 838 107 190 388 107	
32 – Subventions pour charges de service public	74 811 893 74 811 893		74 811 893 74 811 893	
5 – Dépenses d'investissement	70 050 000 74 750 000		70 050 000 74 750 000	
51 – Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	70 050 000 59 750 000		70 050 000 59 750 000	
53 – Subventions pour charges d'investissement	15 000 000		15 000 000	
6 – Dépenses d'intervention	250 000		250 000	

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

Programme n° 751 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023 62 – Transferts aux entreprises	250 000		250 000	
7 – Dépenses d'opérations financières	15 000 000		15 000 000	
72 – Dotations en fonds propres	15 000 000		15 000 000	
<b>Totaux</b>	<b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b>		<b>339 950 000</b> <b>339 950 000</b>	

## Justification au premier euro

### Éléments transversaux au programme

#### ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Dispositifs de contrôle	0	199 951 683	199 951 683	0	199 951 683	199 951 683
02 – Centre national de traitement	0	89 811 893	89 811 893	0	89 811 893	89 811 893
03 – Soutien au programme	0	6 086 424	6 086 424	0	6 086 424	6 086 424
04 – Système d'information Education routière et permis de conduire	0	44 100 000	44 100 000	0	44 100 000	44 100 000
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>339 950 000</b>	<b>339 950 000</b>	<b>0</b>	<b>339 950 000</b>	<b>339 950 000</b>

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

Programme n° 751 | Justification au premier euro

**Dépenses pluriannuelles****GRANDS PROJETS INFORMATIQUES****ERPC**

La modernisation du système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire vise à répondre à quatre enjeux stratégiques fixés par le Délégué à la Sécurité Routière : développer la communication et les échanges avec les parties prenantes, assurer une approche continue de bout en bout, garantir la robustesse et la sécurité du SI et être simple tant sur les démarches qu'en usage. La modernisation comporte aussi des enjeux techniques : l'urbanisation du système d'information, l'amélioration des méthodes de développement et de maintenance du SI et le décommissionnement des anciennes briques techniques en fin de vie

Année de lancement du projet	2019
Financement	P751
Zone fonctionnelle principale	Sécurité Circulation Routière

**COÛT ET DURÉE DU PROJET****Coût détaillé par nature**

(en millions d'euros)

	2020 et années précédentes		2021 Exécution		2022 Prévision		2023 Prévision		2024 et années suivantes		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Hors titre 2	19,32	16,20	27,70	23,80	15,15	15,15	7,20	9,60	0,00	1,50	69,37	66,25
Titre 2	1,90	1,90	1,20	1,20	0,98	0,98	0,00	0,00	1,00	1,00	5,08	5,08
<b>Total</b>	<b>21,22</b>	<b>18,10</b>	<b>28,90</b>	<b>25,00</b>	<b>16,13</b>	<b>16,13</b>	<b>7,20</b>	<b>9,60</b>	<b>1,00</b>	<b>2,50</b>	<b>74,45</b>	<b>71,33</b>

**Évolution du coût et de la durée**

	Au lancement	Actualisation	Écart en %
Coût total en M€	71,33	71,33	0,00
Durée totale en mois	56	56	0,00

## ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

## ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
197 112 349	0	339 966 069	368 963 235	168 115 182

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
168 115 182	65 550 000 0	44 580 000	31 300 000	26 685 182
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
339 950 000 0	274 400 000 0	32 000 000	18 000 000	15 550 000
<b>Totaux</b>	<b>339 950 000</b>	<b>76 580 000</b>	<b>49 300 000</b>	<b>42 235 182</b>

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
80,72 %	9,41 %	5,29 %	4,57 %

Les restes à payer concernent principalement les dépenses de maintenance, de déploiement et de pilotage des dispositifs de contrôle automatisé.



## Justification par action

### ACTION (58,8 %)

#### 01 – Dispositifs de contrôle

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	199 951 683	<b>199 951 683</b>	0
Crédits de paiement	0	199 951 683	<b>199 951 683</b>	0

Cette action porte les crédits demandés en vue de maintenir et de moderniser le parc d'équipements de contrôle automatisé.

Conformément aux orientations fixées par le comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015, ce parc continue à être maintenu sous la barre de 4700 radars, et devrait compter au 31 décembre 2023, environ 4 600 appareils radars actifs et 1000 cabines leurres (cabine radar vide à un instant donné qui sert de leurre et permet de recevoir par intermittence un équipement actif), ainsi que 300 emplacements intermittents complémentaires de radars autonomes :

- 600 radars fixes (dispositifs de contrôle du respect des vitesses limites autorisées) ;
- 800 radars discriminants (radars fixes permettant de distinguer les vitesses des véhicules légers de celle des poids lourds) ;
- 500 radars mobiles « embarqués/débarqués » (dispositifs de contrôle embarqués dans des véhicules mis à disposition des forces de l'ordre, et permettant des contrôles en mode embarqué ou débarqué, véhicule à l'arrêt) ;
- 400 voitures radars sont déployées dont plus de 50 % auront une conduite externalisée. L'extension 2022-2023 est évoquée infra. Le parc de voitures radars continue à suivre une logique de volume constant ;
- 600 radars autonomes de chantiers (radars semi-fixes destinés à assurer un contrôle des vitesses dans les zones de chantier ou de danger temporaire et déplaçables) ;
- 50 radars vitesse moyenne, aussi appelés radars tronçons (radars permettant de mesurer la vitesse moyenne d'un véhicule sur un tronçon de route de plusieurs kilomètres) ;
- 400 radars feux rouges stricts (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de feux tricolores). Ce parc est en décroissance régulière pour obsolescence technique et doit être remplacé progressivement par des radars urbains (infra) ;
- 50 radars passages à niveau (radars permettant de sanctionner les franchissements illicites de passages à niveau). Ce parc est en décroissance régulière ;
- 1000 radars tourelles actifs dans 1500 cabines (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges, la vitesse ou le franchissement des passages à niveau, et peut être régulièrement déplacé) ;
- 200 radars urbains actifs dans 700 cabines (le dispositif de contrôle est installé dans une tourelle fixe afin de contrôler le franchissement feux rouges, la vitesse, et peut être régulièrement déplacé). Cela représente le parc le plus en croissance ;
- 600 itinéraires, pour un total de 10000 kms, dont 1300 emplacements de radars autonomes.

Par ailleurs, la DSR gère jusque-là directement un parc de radars pédagogiques (880 environ), dont les collectivités sont responsables (et qui signalent aux automobilistes leur vitesse, sans sanctionner les infractions).

En 2023, la DSR devra préparer une rétrocession de ces équipements aux collectivités, en s'appuyant sur le réseau territorial de l'État. Dans la continuité de ce dispositif, cette action se poursuivra, par un financement et une gestion locale de ces équipements.

La dotation demandée pour 2023 doit permettre de financer les dépenses liées :

- au déploiement des nouveaux dispositifs de contrôle : radars discriminants, radars mobiles de nouvelle génération (avec notamment l'acquisition de nouveaux véhicules dans lesquels ils sont installés), radars déplaçables ;
- à leur maintien en condition opérationnelle : opérations de maintenance préventive et curative et traitement du vandalisme ;
- au pilotage des dispositifs de contrôle : suivi du bon déroulement des déploiements et de la maintenance des dispositifs de contrôle.

#### ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	153 651 683	153 651 683
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	153 651 683	153 651 683
Dépenses d'investissement	46 300 000	46 300 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	46 300 000	46 300 000
<b>Total</b>	<b>199 951 683</b>	<b>199 951 683</b>

#### 1. Maintien en condition opérationnelle des dispositifs de contrôle (98,21 M€ en AE et en CP)

Ce poste permet d'assurer :

- l'entretien des dispositifs en place (maintenance) et leur vérification réglementaire ;
- leur maintenance curative pour faire face aux pannes et aux accidents ;
- leur adaptation aux évolutions logicielles ;
- la réparation, voire le remplacement des radars vandalisés ;
- le déplacement stratégique des radars ou de la modification de l'implantation des radars en fonction de l'évolution de l'accidentalité routière ;
- l'externalisation de la conduite des véhicules contenant les radars mobiles (déploiement progressif par région).

Ces dépenses sont exécutées sur le titre 3 (dépenses de fonctionnement) et se répartissent comme suit :

(en M€)	AE	CP
Maintien en condition opérationnelle et vie du parc des radars fixes	26,2	26,2
Maintien en condition opérationnelle des radars mobiles	11,3	11,3
Maintien en condition opérationnelle des radars déplaçables	27,11	27,11
Déplacement des radars déplaçables	6,2	6,2
Prestations de conduite des équipements mobiles	22,2	22,2
Coûts récurrents du SI et des télécoms	5,2	5,2
<b>Maintien en condition opérationnelle</b>	<b>98,21</b>	<b>98,21</b>

#### 2. Déploiement de nouveaux dispositifs de contrôle en remplacement de dispositifs anciens (46,3 M€ en AE et en CP)

Le déploiement des radars tourelle se concentre désormais sur de nouveaux emplacements en configuration leurre. Le nouveau radar urbain remplacera des radars feux rouges, des radars fixes situés en agglomération ou sur les itinéraires sécurisés, pour couvrir ensuite de nouveaux emplacements. Ce dispositif urbain se compose comme pour le radar tourelle d'une partie fixe (la tourelle) et d'un matériel de contrôle déplaçable (radar). Selon le cas la tourelle peut comprendre ou non un matériel de contrôle qui mesure le respect de la signalisation tricolore ou la vitesse de circulation.

S'agissant du radar urbain, fin 2022 l'expérimentation aura permis d'installer 100 cabines (20 radars opérationnels). La cible est de déployer 700 cabines en 2023 (contenant 200 radars actifs).

Le parc de radars autonomes sera porté à 600 équipements fin 2023. Ces matériels subissent de fortes dégradations, les quantités produites peuvent servir à remplacer des radars détruits. Cela peut atteindre une centaine par an.

Le déploiement de l'externalisation de la conduite des voitures radars est atteint dans 8 régions en 2022. Il est prévu, selon les priorités opérationnelles, d'entamer le déploiement dans tout ou partie des 4 régions restantes en métropole (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France, Occitanie) en 2023.

Le développement du système d'information sera poursuivi en 2023 afin de permettre l'optimisation des multiples déplacements des radars déplaçables et la définition des missions des voitures radars à conduite externalisée.

Ces dépenses sont exécutées sur le titre 5 (dépenses d'investissement) et se répartissent comme suit :

(en M€)	AE	CP
Acquisition et déploiement d'équipements fixes (dont dév.)	4	4
Acquisition et déploiement d'équipements mobiles	10	10
Acquisition et déploiement d'équipements déplaçables	22	22
Construction du SI du DCA et déploiements télécom	5,30	5,30
Prestations et moyens d'essai pour l'homologation	2	2
Déploiement de dispositifs de signalisation	3	3
<b>Déploiement</b>	<b>46,3</b>	<b>46,3</b>

### 3. Pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle (55,44 M€ en AE et en CP)

Le pilotage du déploiement et du maintien en condition opérationnelle se décline en trois grandes actions :

- la gestion du déploiement et de la maintenance des dispositifs au quotidien par chacun des équipementiers, incluant notamment une présence permanente au centre national de traitement de Rennes pour la supervision des dispositifs ;
- la maintenance et la supervision des télécommunications par un prestataire afin d'assurer l'effectivité des transmissions des messages d'infraction au Centre national de traitement de Rennes ;
- l'assistance à maîtrise d'ouvrage confiée à des prestataires chargés de coordonner les différents acteurs de la plupart des marchés, d'assurer le suivi financier ainsi que celui des stocks des pièces de rechange.

Ces dépenses sont exécutées sur le titre 3 (dépenses de fonctionnement) et se répartissent comme suit :

(en M€)	AE	CP
Pilotage des marchés des équipements fixes	20,53	20,53
Pilotage des marchés des équipements mobiles	5,50	5,50
Pilotage des marchés des équipements déplaçables	9,41	9,41
Pilotage du marché télécom	2,30	2,30
AMOA métier	17	17
Pilotage de dispositifs de signalisation	0,7	0,7
<b>Pilotage</b>	<b>46,72</b>	<b>46,72</b>

**ACTION (26,4 %)****02 – Centre national de traitement**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	89 811 893	<b>89 811 893</b>	0
Crédits de paiement	0	89 811 893	<b>89 811 893</b>	0

Cette action porte l'ensemble des crédits consacrés au traitement des messages d'infractions constatées par un dispositif de contrôle automatisé et à leur transformation en avis de contravention. Ces crédits sont versés à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) au travers d'une subvention pour charges de service public (au titre de ses dépenses de fonctionnement et de titre 2) et d'une subvention pour charges d'investissement (pour financer ses dépenses d'investissement).

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	74 811 893	74 811 893
Subventions pour charges de service public	74 811 893	74 811 893
Dépenses d'investissement	15 000 000	15 000 000
Subventions pour charges d'investissement	15 000 000	15 000 000
Dépenses d'opérations financières		
Dotations en fonds propres		
<b>Total</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>

L'ANTAI, établissement public administratif de l'État placé sous la tutelle du ministère de l'intérieur, a été créée par le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011. La présentation détaillée de cet opérateur figure dans le projet annuel de performances du programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers ».

En 2023, le programme 751 prévoit d'allouer à l'ANTAI une dotation globale de 89,8 M€.

Cette dotation est versée pour partie sous la forme d'une subvention pour charges de service public et pour partie sous la forme d'une subvention pour charges d'investissement.

La subvention pour charges de service public de 74,8 M€ permettra à l'ANTAI de couvrir les charges liées :

- à l'exploitation des systèmes informatiques ;
- aux frais d'édition et d'affranchissement des avis de contravention relevant du contrôle automatisé : édition, publipostage, routage et affranchissement des avis de contravention, traitement du courrier reçu au CNT dans le cadre des recours émis par des contrevenants ;
- au marché de paiement ;
- au centre d'appels pour les demandes liées au contrôle automatisé ;
- à des dépenses partagées avec le procès-verbal électronique : gestion du bâtiment du centre national de traitement (CNT) de Rennes, pilotage et support (assistance à maîtrise d'ouvrage, fonctionnement courant, immobilier hors CNT...), masse salariale.

La subvention pour charges d'investissement de 15 M€ permettra à l'ANTAI d'assurer la maintenance évolutive de ses applications informatiques afin d'y intégrer de nouvelles fonctions ou d'en améliorer le fonctionnement. Ces crédits étaient perçus sous la forme d'une dotation en fonds propres avant 2023.

**Structures et dispositifs de sécurité routière**

Programme n° 751 | Justification au premier euro

**ACTION (1,8 %)****03 – Soutien au programme**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	6 086 424	<b>6 086 424</b>	0
Crédits de paiement	0	6 086 424	<b>6 086 424</b>	0

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	6 086 424	6 086 424
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	6 086 424	6 086 424
Dépenses d'intervention		
Transferts aux entreprises		
<b>Total</b>	<b>6 086 424</b>	<b>6 086 424</b>

**1. Fonctionnement des structures dédiées au pilotage du projet de contrôle automatisé (0,4 M€ en AE et en CP)**

Ces dépenses concernent le fonctionnement courant des services du département du contrôle automatisé (DCA) de la DSR pour un montant de 0,4 M€, notamment les déplacements.

**2. Communication (0,89 M€ en AE et en CP)**

La DSR mobilisera en 2023 une enveloppe de 0,89 M€ pour financer des campagnes de communication nationales sur les dangers de la vitesse au volant, en direction des motocyclistes et des automobilistes, et les vecteurs aggravants d'insécurité routière, notamment les conduites addictives.

La communication constitue un levier de la lutte contre l'accidentalité routière. Elle agit dans un axe de prévention, d'information et d'éducation afin de changer les comportements. Elle permet également de faire la pédagogie de la règle et de favoriser l'acceptabilité sociale des mesures.

**3. Frais de fonctionnement de la Trésorerie du contrôle automatisé (4,8 M€ en AE et en CP)**

Depuis la LFI 2013, le programme 751 participe aux frais de fonctionnement que supporte la trésorerie du contrôle automatisé au titre de sa mission de recouvrement des amendes des radars. Ces dépenses concernent :

- le commissionnement bancaire (2,91 M€ en AE et en CP) ;
- l'affranchissement (0,57 M€ en AE et en CP) ;
- les frais d'huissiers (1,32 M€ en AE et en CP).

**ACTION (13,0 %)****04 – Système d'information Education routière et permis de conduire**

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	44 100 000	<b>44 100 000</b>	0
Crédits de paiement	0	44 100 000	<b>44 100 000</b>	0

Le dispositif du permis de conduire à points, instauré en 1992, constitue un instrument privilégié de la politique de prévention et de lutte contre l'insécurité routière et fait partie intégrante du système de formation et de suivi de l'évolution des comportements des conducteurs.

L'intérêt pédagogique du permis à points reste conditionné par la qualité des informations effectivement délivrées aux conducteurs responsables d'infractions donnant lieu à un retrait de points. À ce titre, le Code de la route prévoit l'envoi de différents types de courriers destinés à assurer la meilleure information possible de chaque titulaire du permis de conduire quant au nombre de points affectés à son dossier et à la validité de ses droits à conduire.

Ces courriers sont édités à partir des données traitées par l'application réglementaire « système national des permis de conduire (SNPC) », qui comporte toutes les informations nécessaires à la gestion des droits à conduire (examens du permis de conduire, commissions médicales, mesures administratives et judiciaires, retraits et restitutions de points...).

En 2023, les crédits de cette action ont pour objet de financer :

- l'édition et l'affranchissement des courriers destinés aux conducteurs, titulaires du permis de conduire français, dans des conditions comparables à la situation actuelle ;
- les dépenses liées à la mise en œuvre de la dématérialisation de la communication du solde et des lettres de retrait et de restitution de points aux conducteurs en faisant la demande ;
- les dépenses de fonctionnement liées à la maintenance de l'application SNPC ;
- les dépenses de modernisation de l'ensemble de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire.

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses de fonctionnement	30 650 000	30 650 000
Dépenses de fonctionnement autres que celles de personnel	30 650 000	30 650 000
Dépenses d'investissement	13 450 000	13 450 000
Dépenses pour immobilisations corporelles de l'État	13 450 000	13 450 000
<b>Total</b>	<b>44 100 000</b>	<b>44 100 000</b>

**1) Fichier national du permis de conduire (19,4 M€ en AE et en CP)****Envoi de lettres de notification de points :**

Le montant des dépenses destinées à l'édition (matérielle ou numérique) et à l'affranchissement des lettres de retrait et de restitution de points est évalué à 19,3 M€ pour 2023. Ces dépenses seront exécutées sur le titre 3.

Les besoins 2023 se fondent sur la nécessité d'éditer et d'expédier par voie postale ou dématérialisée 21,3 millions de lettres, soit 11,2 millions de lettres de retrait de points et 10,1 millions de lettres de restitution de points. Cette prévision prend en compte le parc de radars déployés sur le territoire national et le nombre d'infractions constatées.

#### Fonctionnement du bureau national des droits à conduire :

Au titre de 2023, il est prévu de consacrer 0,1 M€ en AE et CP aux dépenses de fonctionnement du bureau national des droits à conduire. Ces dépenses, destinées notamment à la numérisation des preuves de notification des courriers d'invalidation du permis de conduire pour solde nul de points, ou des injonctions de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière, seront exécutées sur le titre 3.

#### **2) Système d'information de l'éducation routière et du permis de conduire (SI-ERPC) (24,7 M€ en AE et en CP)**

La modernisation et le fonctionnement de l'écosystème de l'éducation routière et du permis de conduire nécessitent en 2023 les dépenses suivantes :

- Dépenses de tierce maintenance applicative : 4,2 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de maintien en condition opérationnelle et d'hébergement : 2,55 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de conduite du projet d'évolution : 4,5 M€ en AE et en CP ;
- Dépenses de mise en œuvre du projet d'évolution : 13,45 M€ en AE et en CP. Ces dépenses portent sur la modernisation du SI du permis de conduire et notamment le déploiement progressif du dispositif Rdv permis (plateforme de réservation permettant aux écoles de conduite et aux candidats libres de réserver en ligne des places d'examen).

## Récapitulation des crédits et emplois alloués aux opérateurs de l'État

### RÉCAPITULATION DES CRÉDITS ALLOUÉS PAR LE PROGRAMME AUX OPÉRATEURS

Opérateur financé (Programme chef de file) Nature de la dépense	LFI 2022		PLF 2023	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
<b>ANTAI - Agence nationale de traitement automatisé des infractions (P753)</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>
Subventions pour charges de service public	74 811 893	74 811 893	74 811 893	74 811 893
Dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000	0	0
Subventions pour charges d'investissement	0	0	15 000 000	15 000 000
<b>Total</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>	<b>89 811 893</b>
Total des subventions pour charges de service public	74 811 893	74 811 893	74 811 893	74 811 893
Total des dotations en fonds propres	15 000 000	15 000 000	0	0
Total des transferts	0	0	0	0
Total des subventions pour charges d'investissement	0	0	15 000 000	15 000 000

### CONSOLIDATION DES EMPLOIS DES OPÉRATEURS DONT LE PROGRAMME EST CHEF DE FILE

#### SCHÉMA D'EMPLOIS ET PLAFOND DES AUTORISATIONS D'EMPLOIS DES OPÉRATEURS DE L'ÉTAT

	ETPT
Emplois sous plafond 2022	
Extension en année pleine du schéma d'emplois de la LFI 2022	
Impact du schéma d'emplois 2023	
Solde des transferts T2/T3	
Solde des transferts internes	
Solde des mesures de périmètre	
Corrections techniques	
Abattements techniques	
<b>Emplois sous plafond PLF 2023</b>	
<b>Rappel du schéma d'emplois 2023 en ETP</b>	